

Engi József

**A szegedi autóbusz-közlekedés története (1. rész)****1. rész: A kezdetektől 1945-ig**

Szeged az 1900-as évek elején a béke és a nyugalom városa volt, lakói már csak tragikus emlékként gondoltak az 1879. évi árvíz pusztítására. Az újjáépítés jelentős nemzetközi segítséggel addigra régen megtörtént, sugárutakat, körutakat építettek, feltöltötték a belvárost, körtöltéssel és a Tisza partján magas partfallal védekeztek a következő árvíz ellen. Új hivatalok<sup>1</sup>, intézmények költöztek Szegedre, sok új lakóépületet, bérházat, több új iskolát építettek és közúti vashíd épült Szeged és Újszeged között. A hidat 1883. szeptember 16-án nyitották meg. A hídszerkezet terhelésének csökkentése érdekében a híd útfelületét fagerendákra helyezett faburkolattal készítették.

Újszeged 1880. június 5-én egyesült Szegeddel, és ez a zöldterület a legkedveltebb városrész lett. A rózsaligetbe egy-egy szép tavaszi vasárnapon hét-nyolcezen is átlátogattak. Legtöbbször gyalog, de voltak, akik bérkocsival (konflissal) tették meg az utat. A hídőrök pléhjegyet adtak az átkelőeknek, amit a híd túlsó végén le kellett adni.

Erőteljes fejlődésnek indult a mezőgazdaság és a mezőgazdasági ipar is, és ennek is köszönhető, hogy Szeged hamarosan Budapest után az ország második legnagyobb városa, valamint a Dél-Alföld oktatási, kereskedelmi és közlekedési központja lett.<sup>2</sup>

A város tanácsa 1853-ban foglalkozott először a helyi közlekedéssel. Az első négy bérkocsit a belváros és a szegedi vasútállomás közötti 1.7 km-es útvonalon 1854-től 1857-ig Molnár Antal nyergesmester közlekedtette. 1857. március 1-től már omnibuszok is közlekedtek ugyanezen az útvonalon, és hamarosan olyan népszerűek lettek, hogy a kocsik és a viszonylatok számát

növelni kellett. Az évek múlásával ezekkel a közlekedési eszközökkel már egyre nehezebben lehetett a forgalmat lebonyolítani, és egyre több kritika érte őket. A Szegedi Híradó 1868. szeptember 24-én pl. arról számolt be, hogy „a pesti éjjeli vonat megérkezésekor, ha volt is egypár bérkocsi, a később érkezők ezeknek már híre-hamvát se látták, őket azonban úgy beszorították abba az egypár omnibusznak nevezett tyúkketrecbe, mint a heringeket, és ezért a kellemes multságért még fizetni is kellett...” Az egyre növekvő forgalom miatt 1869 márciusában a közmunka és közlekedési minisztérium kiadta az előmunkálati engedélyt Szeged állomástól a belvároson át az Alföld-Fiumei Vasúttársaság (AFV) Szeged-Rókus állomásáig vezető lóvasúti vonalra.<sup>3</sup> A lóvasút 12 lóval, tíz 24 személyes és két 12 személyes kocsival csak az árvíz után, 1884. július 1-én indult meg. Ekkor a kocsik óránként, 1889-ben pedig már 6 percenként követték egymást.

Eleinte a lóvasúti forgalom sem volt probléma mentes, mert vagy a „suhancok” ijesztgették a lovakat, vagy a kocsi siklott ki a kanyarban, vagy valamelyik kitérőben azért kellett hosszasan várakozni, mert a szembejövő kocsi főlovásza a távoli megállóban éppen valamelyik alkalmi ismerőse élménybeszámolóját hallgatta.

Az omnibuszok 1899-ig közlekedtek Szegeden, és ebben az évben kérte a belga érdekeltségű Szegedi Közúti Vaspálya Rt. a városi tanácstól a meglevő lóvasúti vonalak villamosítását. A város a két vasútállomás között kétvágányú pálya építését, és az építés időtartama alatt a lóvasúti forgalom fenntartását írta elő. Az első villamoskocsi

1908. október 1-jén indult meg Szegeden, majd ezt követte október 31-én a köztemetői, november 4-én a közvágóhídi és 1909. július 1-jén az újszegedi vonal megnyitása, és ezzel megszűnt a városban a lóvasúti közlekedés is. Ekkor a villamosított vonalak hossza 27 km. volt, és 25 motor- és 14 pótkocsival bonyolították le a forgalmat. A Szegedre vonattal érkező utasok ekkor már villamossal, vagy bérkocsival folytathatták útjukat a városba, de a környező települések viszonylatában még hosszú ideig csak a lovaskocsik álltak rendelkezésükre.

Az első kísérleti autóbuszjáratot Szeged és Kiskundorozsma között 1908-tól az Alföldi Bank tulajdonában levő 4 db. Léon Bollée gyártmányú, 8 ülőhelyes, hosszúüléses, nyitott, de tetővel ellátott autóbusszal bonyolították le. Kiss Nándor az első jogosítvánnyal rendelkező szegedi gépkocsivezető szerint a sok üzemzavar miatt szüntették meg 1910-ben ezeket a járatokat. [1. ábra]

Az első világháború Szeged életét is megváltoztatta, megszakította a városiasodás folyamatát és az üzemeket hadiüzemmé alakította át. Tovább fokozta a nehézséget Szeged francia és Újszeged szerb megszállása, ami megszakította az országgal a politikai és a gazdasági kapcsolatot. Megszűnt a közúti és a vasúti közlekedés, a postai és a távbeszélő összeköttetés. A háború után éledező Szeged számára különösen nagy veszteséget jelentett, hogy a legfontosabb élelmiszer- és textilipari nyersanyagellátó térségtől, és a város termékeinek felfelvőpiacától, Bácskától és Torontál megyétől a trianoni döntés megfosztotta. A város vezetői látva ennek tragikus következményeit, mindent elkövettek, hogy a környező és a tiszántúli településekkel minél hamarabb minél jobb közlekedési és egyben kereskedelmi kapcsolatot létesítsenek.<sup>4</sup>

A városban a villamosok és a bérkocsik mellett 1925 decemberében 5 kocsival megindult az autótaxi-közlekedés is.<sup>5</sup> A taxik

állomáshelye a Tisza szálló előtt volt és hívásra éjjel-nappal házhoz mentek.

Ugyanebben az évben Fekete Vilmos redőnygyáros és László Andor mechanikus és autófúvarozó azt kérte a kereskedelemügyi minisztertől, hogy az általuk tervezett Szeged-Dorozsma és dorozsmai sziksósfürdő viszonylatú autóbuszjárat végleges iparengedélyét részükre szíveskedjen kiadni. A kérelmet [2. ábra] a város tanácsa is támogatta és a járatokat közérdekből szükségesnek tartotta. 1926 márciusában már Kübekházára, Szőregre, Makóra, Sándorfalvára és Kiskunfélegyházára is közlekedtek autóbuszok, és négy vállalkozó pályázott a szeged-szőreg-deszki viszonylat beindítására. Időközben a város is felismerte a vállalkozás jövedelmezőségét, ezért saját kezelésbe akarta vonni az autóbusz-közlekedést, de hasonló elképzelése volt a Szegedi Közúti Vaspálya Rt-nek is. A vállalkozók ettől függetlenül abban bíztak, hogy ők kapják meg a kereskedelemügyi minisztertől a néhány hónapja közlekedő járatok végleges iparengedélyét, ezért újabb autóbuszok beszerzéséről gondoskodtak, és azt tervezték, hogy a járatok sűrítésével próbálják a lakosságot az új közlekedési eszközhöz hozzászoktatni. A miniszter azonban a várakozástól eltérően a kiskundorozsmai, tápéi és sándorfalvi autóbuszjáratok iparengedélyét Szeged szabad királyi város részére adta ki. Az engedélyokiratban előírták a napi fordulók számát, meghatározták a menetdíjat, a gyermekek kedvezményét, a poggyász viteldíjat, valamint azt, hogy a város az autóbuszüzem tiszta bevételeinek 3%-át a Csongrád megyei útalapba fizesse be, és csak hazai gyártmányú autóbuszokat vásárolhatnak.

A városi üzemek központi igazgatósága ekkor úgy döntött, hogy nem hoz létre önálló autóbuszüzemet, hanem azt a közúti járművekkel már rendelkező köztisztasági üzemre bízta. A köztisztasági telep melletti területen ekkor tervbe vették egy emeletes

garázs építését, amiben 16 autóbusz, műhely és raktár kapott volna helyet. A központi igazgatóság a városi autóbuszüzem 1926. augusztus 1-jén úgy tervezte megnyitni, hogy kártalanításként megvásárolja a magánvállalkozók autóbuszait és átveszi a már megrendelteket is. Az üzemigazgatóság meghatározta az üzemprogramot, amely szerint 11 kocsival kezdik meg az autóbuszüzem, és Dorozsma központjába, a dorozsmai fürdőhöz, Alsóközpontra (ma Mórahalom), Tápéra, Somogyi-telepre, Sándorfalvára, Újszegedre, Deszkre és Szentivánra indítanak autóbuszjáratot. Az üzemigazgatóság a Széchenyi térre koncentrált az összes járat kiinduló állomását. Legnagyobb gondot a menetrend összeállítása jelentette, ezért összehívták az autóbusz-forgalomban érdekelt községek képviselőit. Az egybegyűltek több kéréssel is előálltak. A tápéiak például kevesellték a két pár járatot és hármat kértek, a dorozsmaiak pedig fedett várócsarnokot és külön diák autóbuszt szerettek volna.

A városi üzemek igazgatósága Kübekháza nem tervezett járatot, mert az Csánád–Arad–Torontál vármegyéhez tartozott, és a kübekházi autóbuszt sem engedték be a városba, hanem, az újszegedi hídfőnél jelölték ki a végállomását. Az átszervezést a lakosság is figyelemmel kísérte. Egy régi újságolvasó véleménye szerint<sup>6</sup> már éppen ideje, hogy az autóbuszüzem hatósági kezelésbe kerüljön. Véleménye szerint „talán sehol a világon nincs olyan vállalat, mely közüzemi járműhasználatra kapott engedélyt anélkül, hogy bizonyos szabályokat betartana. Akkor indulnak és akkor járnak egyes autóbuszok, amikor a vállalatnak jól esik. Sem rendes közlekedési idő, sem jó kocsik, még kevésbé járható utak, amiről már nem is a vállalkozó tehet. Naponta történnek defektusok, amikor egyszerűen elmarad a járat, és az utas, aki számít a pontos időben való közlekedésre, várhat, amíg bele nem un. Hisszük, hogy minden-

nek vége, amint a város veszi kezébe az üzemet. Nálunk, ahol a villamosjáratok csak egy-két vonalra szorítkoznak, igazán szükség van az autóbuszra, amelynek lesz is közönsége, ha jó kocsik, rendes utak lesznek és fegyelmezett személyzetről gondoskodik a város...” A magánvállalkozók július utolsó napján átadták a városnak autóbuszaikat, és ezzel működésük is megszűnt. Másnap, 1926. augusztus 1-jén, vasárnap reggel 5 órakor nyolc (7+1 tartalék) autóbuszsal megkezdte üzemét Szeged szab. kir. város társaskocsi vállalata. Az autóbuszüzem Szeged–Újszeged, Szeged–Sándorfalva, Szeged–Tápé, Szeged–Dorozsma, Szeged–Alsótanya, Szeged–Deszk–Ferencszállás között, és mivel a város eredeti határozatát felülvizsgálta, a szeged-szőregi járatot Kübekházáig közlekedtetette. A kocsiallások a Széchenyi téren, a városi bérházal szemben voltak. A korabeli sajtó szerint „reggel 5 órakor a Széchenyi térről a különböző útvonalak irányába hét autóbusz futott szét, mind-egyik legalább 2-3 utassal. A legelső járat Kübekháza indult és már 6 órakor visszaérkezett. Az utasok száma a későbbi járatokon már emelkedett, legtöbb a dorozsmai és a szikósfürdői járaton volt, ahova három autóbuszt állítottak be, és azok állandóan zsúfoltak voltak. Az első napon bebizonyosodott, hogy a tervezett 11 autóbusz kevés lesz, így azok számát rövidesen 16-ra emelik...” A Széchenyi téren már az első napokban érezte kedvezőtlen hatását a jövőmenő autóbuszok zaja, a nagyszámú várakozó és érkező utasok tömege, akik helyhiányában a járdán közlekedőket is akadályozták, de az állandó zaj a hivatali munkát is zavarta. Ezért a tanács elállt attól a tervétől, hogy itt épít egy központi autóbusz-állomást, és inkább a közeli Zsótérház Pallavicini (ma Kiss Ernő) utcai részén béreltek egy üzlethelyiséget, és 1926. október 1-től a megállóhelyeket is ide helyezték át. A Szegedi Közüti Vaspálya Rt. az autóbuszüzem

megnyitása után azt kérte hogy a város minden dorozsmai utas után fizessen 1200 korona kártérítést. Ezt a villamosvasút kárpótlásul kérte, mert az autóbuszjáratok a Kossuth Lajos sugárúton a rókusai vasútállomásig azonos útvonalon haladnak a villamossal, és az utasok egy része az autóbust vette igénybe. Javasolták, hogy adjanak ki kombinált jegyet, és a dorozsmai autóbuszok végállomása a rókusai vasútállomásnál legyen. A tanács mindkét kérelmet elutasította, mire a Közúti Vaspálya Rt. a dorozsmai autóbuszjárat beszüntetését kérte a kereskedelemügyi minisztertől, aki a kérést nem teljesítette. A bérkocsisokra is rossz világ járt ebben az időben. A legnagyobb konkurenciát az egymással is versenyző villamos és taxiközlekedés, valamint a „nem hivatásos” bérautósok mellett az autóbusz-közlekedés jelentette. Az autóbusz-forgalom megnyitása előtt még jóval százon felül volt a bérkocsik száma Szegeden, de augusztus végén már csak 44 egyfogatú és 11 kétfogatú bérkocsi állt üresen a standon. Csak az orvosok és a végrehajtók közlekedtek már bérkocsival, az utas olyan ritka volt, mint a fehér holló. A kocsisok ültek fenn a bakon, pipáztak, és nézték a száguldó autókat. Az autóbusz-közlekedés kezdeti nehézségeiről a sajtó rendszeresen beszámolt. Híriül adta pl. azt is, hogy néhány napja reggelenként azért nem jön a sándorfalvi autóbusz Szegedre, mert a katonaság lőgyakorlatot tart a város alatt. A gyakorlat csak hetipiacos napokon, szerdán és szombaton szünetel. Azt is megemlíti a lap, hogy a nagyon forgalmas út kövezete rossz, az utat keresztező vásárhelyi vasútvonalnál pedig megszüntették az őrházat, a sorompó mindig nyitva van, ami balesetveszélyes. Arról is olvashatunk, hogy egy nyitott autóbusz utasokat szállított a pusztaszeri emlékünnepeyre és a rókusai vasútállomás mellett az átjáró túlsó oldalán az árokba borult. Az autóbusz maga alá temette mind a 15 utasát,

de szerencsére csak néhányan szenvedtek könnyebb sérülést. A baleset oka az volt, hogy a sofőr a hatalmas porfelhőben eltévesztette az útirányt. Ugyanebben az időben szinte lehetetlen volt a közlekedés az újszegedi hídfő és a szőregi töltés közötti útszakaszon.

1927. július 1-jén már arról írt a Délmagyarország, hogy „a nagy automobilmek oly sebességgel haladnak a város területén, hogy alig múlik el nap kisebb karambol nélkül. A napokban az egyik autókölösszus a tejcsarnok egyik lovát ütötte el. Ajánlatos lenne, ha az illetékes hatóságok megtalálnák a nekivadult gépkocsik megrendszabályozásának módját addig, amíg komolyabb katasztrófa nem történik...”

A sorozatos közúti balesetek miatt a közgyűlés már korábban, 1926. június 26-án tárgyalta a 17032/1926. tan. sz. tanácsi előterjesztést „a gépkocsiforgalom megrendszabályozása ügyében”. A közgyűlés kimondta, hogy utasítja a városi tanácsot „keresse meg a m. kir. államrendőrség szegedi kapitányságának vezetőjét az irányban, hogy a fennálló törvények és kormányrendeleteknek megfelelően az autóforgalmat minél hathatósabban ellenőrizze, továbbá felterjesztési intés a m. kir. Belügyminiszter úrhoz, hogy a m. kir. államrendőrség szegedi kapitányságát az autóforgalom hatékonyabb ellenőrzése céljából technikai eszközökkel kellően felszerelni szíveskedjék...” Mivel a szegedi autóbuszüzem tevékenységét is sok kritika érte, a belügyminiszter kénytelen volt az autóbuszok közlekedését is újra szabályozni és elrendelte egy új autóbusz szabályrendelet összeállítását, amivel Pálffy József dr. th. Tanácsnokot bízta meg.

Július végére elkészült az új autóbusz szabályrendelet-tervezet, amit a tanács jóváhagyás után a közgyűlés elé terjesztett és az 1927. október 1-jén jóváhagyta.<sup>7</sup>

A szabályrendeletben előírták, hogy minden autóbust mentőszekrénnel és az elsősegélynyújtáshoz szükséges anyagokkal és



eszközökkel kell felszerelni és azok a város belterületén 25 km/óra, az országutakon 35 km/óra sebességgel közlekedhetnek. Meghatározták azokat a helyeket és alkalmakat is, amikor az autóbusz sebessége a város belterületén nem haladhatja meg a lépésben közlekedő kétfogatú kocs sebességét. A büntetés felső határát 40 pengőben határozták meg.

1927 februárjában hat új autóbuszjáratot tervezett a város. Ezek az alábbiak voltak:

1. Szeged-Kiszombor-Ferencszállás-/Makó/,
2. Szeged-Szentmihálytelek-Röszke,
3. Kiskundorozsma-Forráskút,
4. Szeged-Kiskunhalas (a bajai úton át),
5. Szeged-Szatymaz,
6. Szegeden a Nagykörúton a Római körúttól a Bécsi körútig 10 perces követési idővel.

Helyközi viszonylatban Szeged és Kiskunmajsa között 1927. február 1-től magánszemély indított autóbuszjáratot, amelyek Szegedről 5.15-kor, 13.30-kor és 18.30-kor, Kiskunmajsáról 5.15-kor, 13.45-kor és 18.30-kor indultak.

A ferencszállási járat ellen a Szeged-Csanádi Vasút Rt. (SZCSV) képviselője azért tiltakozott, mert a személyvonatok olyan sűrűn közlekednek, hogy nincs szükség autóbuszra.<sup>8</sup> A tiszántúli járatok közlekedtetése kifejezetten az érdekeltek közvéleményének kívánsága volt, ezért a miniszter úgy határozott, hogy a SZCSV részére adja meg a Szeged-Szőreg-Deszk-Kláralfalva-Ferencszállás között közlekedő autóbuszjáratok engedélyét, ha a vasút azt október 1-ig saját költségén beindítja. Tekintettel arra, hogy ez a kitűzött határidőig nem történt meg, a miniszter 1927. szeptember 28-án kiadott 102871/1927. XIII. sz. rendeletével az ideiglenes engedélyt Szeged szab. kir. város társaskocsi vállalatának adta ki. A röszkei járat beindítását a szentmihálytelek-röszkei út felújításától tették függővé. A szeged-algyői járatot azért nem engedélyezte a miniszter,

mert konkurenciát okozott a MÁV-nak.

A szatymazi és a felsőközponti járatot június 1-jén akarta az autóbuszüzem igazgatósága megindítani, de az pár nap késéssel történt meg, mert a megrendelt 3 darab 22 személyes Rába-kocsiból csak kettő érkezett meg a tervezett időpontig. A szatymaziak régi kérése teljesült, amikor végre megindult az autóbusz-közlekedés, de az örömmük nem sokáig tartott, mert július 12-én a kereskedelmi miniszternél ebben az esetben is azért fellebbezett a Szegedi Közüti Vaspálya Rt., mert az autóbuszok a városházától a rókusi vasútállomásig a villamossal azonos útvonalon haladnak. Javasolták, hogy a szatymazi járat végállomása a rókusi vasútállomásnál legyen. A minisztérium képviselői szeptember elején helyszíni szemlét tartottak és mivel a villamosvasút képviselője a bejelentést visszavonta, a minisztérium az ideiglenes engedélyt az autóbuszüzem részére újból kiadta. Az autóbuszjáratok 1927. szeptember 17-től az alábbi menetrend szerint közlekedtek:

Felsőközpontra indul:		Szegedre indul:	
Szegedről	Szatymazról	Felsőközpontból	Szatymazról
6.30	7.00	7.30	8.00
12.00	12.30	13.00	13.30
15.00	15.30	18.00	19.30
18.45	Csak Szatymazig	Csak Szatymaztól	19.30

Sok probléma volt az újszegedi autóbuszjáratokkal is, ami ellen szintén a Közüti Vaspálya Rt. tiltakozott. Tagadhatatlan, hogy Újszeged lakossága is a villamosközlekedés újraindításához ragaszkodott, de a közúti híd felülvizsgálata során azt állapították meg, hogy a híd el van rozsdásodva, a gerendák el vannak korhadva, ezért a villamosvasút átvezetése a hídon műszaki szempontból nem ajánlott. A Közüti Vaspálya Rt. ekkor azzal a feltétellel mondott le az újszegedi vonalról, ha ennek megfelelő hosszúságú vonalat építhet.<sup>9</sup> A közgyűlés 1928 márciusában mondott le véglegesen az újszegedi villamosról azzal a megjegyzéssel, hogy a rossz utak miatt az autóbusz megkö-

zelítően sem fogja az igényeket kielégíteni. A miniszter ugyanebben a hónapban jóváhagyólag tudomásul vette az újszegedi autóbuszjárat megindítását.

Az autóbuszüzem a nehézségek ellenére is a város legjövedelmezőbb vállalkozása volt. 1927 júliusában pl. 48 ezren utaztak autóbusszal ami 29.792 pengő bevételt eredményezett. A napi átlagos utasszám 1600 körül volt. A legforgalmasabb a kiskundorozsmai vonal volt, a községből 12.448-an utaztak Szegedre. Ennek ellenére 1928 februárjában, amikor megkezdődött a mezőgazdasági munka, és a környező községek lakói is kevesebbet utaztak, az autóbuszüzem csökkentette az autóbuszok és a járatok számát. Tizenegy autóbusz helyett csak kilencet közlekedtettek és az ideiglenes személyzet létszámát 6 fővel csökkentették.

A kiskundorozsmai vonal a legnagyobb utasforgalmán kívül egy különleges baleset miatt is említésre méltó. A Délmagyarországban 1929. november 24-én jelent meg, hogy „szombaton reggel éppen le volt eresztve a dorozsmai sorompó, amikor a hetipiacra igyekvő kocsik mögött megállt a városi autóbusz... Amikor szabadá lett az út, megindultak a kocsik és az autóbusz előre igyekezett... A nagy kocsitorlódásban az egyik jól megrakott szénásszekér hátsó végével jobban kikanyarodott az útra, mint a többiek. Ebben a pillanatban haladt el mellettük az autóbusz, amelynek hátsó kilincse beleakadt a szénát lekötő hátsó kötélbe... Az autóbusz elrántotta a kocsit, amely a következő pillanatban felborult. A kocsin ülő Tari Sándor olyan szerencsétlenül esett a fejére, hogy a mentőautóban meghalt. A vizsgálat megállapította, hogy a szerencsétlenségért senkit nem terhel felelősség...” De ez a tragikus baleset tanulságot szolgálhatott a tervezőknek és a gyáraknak is a kilincs süllyesztett elhelyezésére.

A helyközi autóbusz-közlekedés országos szintű térhódítása már egyre érzeke-

nyebben érintette a Magyar Államvasutakat. A verseny fokozódásával a kormány 1927-ben elhatározta, hogy államosítja a községek közötti autóbuszforgalmat. Először a postának akarták az üzemeltetés jogát átadni, de később azért került a MÁV előterbe, mert a gazdaságtalanul üzemelő mellékvonalak forgalmát is közúton tervezték lebonyolítani.

A verseny ellensúlyozására a hazai vasutak 1927-ben létrehozták a Magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalata Rt-t, ami 32 autóbusszal és 27 teherautóval kezdte meg működését.

1927. április 21-én a helyi sajtóban is megjelent, hogy „a napokban egy rendelkezés látott napvilágot, amely szerint a kormány az ország területén levő autóbuszüzemeket államosítaná és az államvasút venné át... Ez a rendelkezés súlyosan fogja érinteni Szeged városát, amelynek virágzó autóbuszüzeme van. A város kezelésében levő autóbuszok a szomszédos községeket valósággal Szegedhez kapcsolják és növelik annak kereskedelmi forgalmát. Nem valószínű, hogy ezeket az autóbuszjáratokat az állam is fenntartaná...”

1928 januárjában a vasút információt kért a várostól, hogy van-e kifogása az ellen, ha a város és a környező községek között kizárólag árufuvarozási céllal járatot indítana? A tanács ez ellen jóhiszeműen nem tiltakozott. Hamarosan azonban olyan leirat érkezett a kereskedelmi minisztertől, ami-ben már az szerepelt, hogy a MAVART a szeged-klárafalva-kiszombor-makói útvonalon „rendes járatú időhöz kötött gépkocsi felhasználásával üzött személyszállító ipar, azonkívül pedig gépkocsival történő iparszerű árufuvarozás gyakorlására vonatkozó iparendély kiadását kérte”. A város közgyűlése az árufuvarozás ellen nem tiltakozott, de pontokba szedték azokat a feltételeket, amelyek betartása mellett javasolják. A személyszállítás gyakorlására jogosító engedély kiadása ellen azonban tiltakoztak, mivel a

szeged–ferencszállási útvonalon a miniszter ideiglenes engedélye alapján a város tartott fenn autóbuszjáratot. A város tanácsa hiába tiltakozott, a miniszter a MAVART-nak kiadta az engedélyt, és további intézkedésig visszavonta a várostól a szeged–szőregi autóbuszengedélyt, nem adta ki a városnak a már többször kért algyői vonalra sem az engedélyt, és a szeged–halasi vonal engedélyét is a MAVART kapta meg.

Az utóbbival kapcsolatban a város azt kérte, hogy „ezen a járaton a Szeged–Kis-templom útszakaszon, tehát a város törvényhatóságának területén a MÁV autóbuszai szakaszjegyet ne adhassanak ki.” [3., 4. ábra]

A városi üzemek igazgatósága is felülvizsgálta saját közlekedési vállalatának tevékenységét, és elhatározta, hogy 1932. március 1-től a kisvasút vonalán a rövidebb távolságú menetjegyek árát átmeneti jelleggel 20%-kal csökkentik és ezzel egyidőben véglegesen megszüntetik a szeged–alsótanyai autóbuszjáratot. Erre azért került sor, mert az autóbuszok elvonták a kisvasúti forgalom egy részét, és semmi értelmét nem látták annak, hogy a város mesterséges konkurenciát csináljon egyik üzemével a másiknak.

Szeged város hatósága 1933 februárjában engedélyt kért a kereskedelmi minisztertől a szeged–bajai autóbuszjárat megindítására. Dr. Pálffy József polgármester-helyettes Budapestre utazott ebben az ügyben és dr. Hiesz Károllyal, a MAVART vezérigazgatójával együtt a kereskedelmi minisztériumban is tárgyalta. Dr. Hiesz Károly kijelentette, hogy ha a műút építés alatt álló része is elkészül, a MAVART azonnal beindítja és fenntartja a szeged–bajai autóbuszjáratot. A város elfogadta az ajánlatot és a MAVART 1933. június 12-én megindította autóbuszjáratát Szeged és Baja között. Az autóbusz 5.40-kor indult Bajáról és 9.05-kor érkezett Szegedre, a Rudolf téren levő végállomásra, innen 15.00-kor indult

vissza és 18.25-kor érkezett Bajára. A járatnak nyolc megállóhelye volt az Alsótanyán. Időközben a Szeged–Kiskunmajsza–Kiskunhalas viszonylatban tervezett MAVART autóbuszjárat is beindult. A járat június 1-étől Kiskunhalasról 7.48-kor indult és 9.55-kor érkezett Szegedre, innen 13.45-kor indult vissza és 15. 57-kor érkezett Kiskunhalasra.

1933 szeptemberében az államvasutak igazgatósága elhatározta, hogy Budapest és Szeged között az ún. harmadik gyorsvonatpár helyett, ami kedden, csütörtökön és szombaton minimális utasforgalmat bonyolított le, a téli hónapokban autóbuszjáratot indít. Az első gyorsautóbusz, a MAVART 24 személyes Mercedes kocsija 1933. október 10-án, kedden 6.30-kor indult Budapestről, az Oktogon térről, 10.45-kor érkezett Szegedre, a Tisza Szálló alá, és innen 18.00-kor indult vissza Budapestre. [5. ábra] Az utazóközönség annyira megkedvelte a MAVART autóbuszjáratát, hogy 1934 áprilisában dr. Pálffy József szegedi polgármester-helyettes levélben kérte a MÁV és a MAVART igazgatóságát, hogy a nyári hónapokban a bécsi csatlakozás figyelembevételével naponta közlekedtesse az autóbuszjáratot. A MAVART teljesítette a kérést, és 1934. május 15-től a kért menetrend szerint naponta közlekedtette járatát.

A MAVART minden igyekezete ellenére sem tudta azt az eredményt elérni, amit az államvasutak elvárt tőle, ezért támogatták annak az elképzelésnek a megvalósítását, hogy az állami gépjárművállalatokat egy közös szervezetbe összevonják. Ezzel az átszervezéssel, a MAVART és a posta autóbuszüzemének összevonásával jött létre 1935. január 1-től a MÁV Közúti Gépkocsiüzeme (MÁVAUT), és országosan 104 autóbusszal kezdte meg működését. 1936 márciusában Szegeden tartott országos menetrendi értekezleten elhatározták, hogy olyan viszonylatokban, ahol a jelenlegi körülmények között nem lehet a vasúti

közlekedést megjavítani, autóbusz-közlekedést rendszeresítenek. Ilyen volt pl. a Szeged-Csongrád közötti autóbuszjárat is. Az 1937. szeptember 8-ig érvényes MÁVAUT menetrend szerint Csongrádról 7.10-kor indult az autóbuszjárat, és Szentesen, Hódmezővásárhelyen át 8.55-kor érkezett Szegedre, a Széchenyi térre. Innen 18.20-kor indult vissza és 20.00-kor érkezett Csongrádra. Az 1938. évi nyári menetrend szerint Szegedről munkanapokon 14.00-kor, ünnepnapokon 21.00-kor indult a járat. A Széchenyi térről Bajára 7.10-kor Mélykúton át, 15.25-kor Kelebián át indult járat, ezek 10.05-kor illetve 18.52-kor érkeztek Bajára. Visszafelé 5.00-kor Kelebián át, és 16.35-kor Mélykúton át indult járat, ezek 8.06-kor, illetve 19.30-kor érkeztek Szegedre.

1938. május 15-től megindult a Szeged-Mélykút-Baja-Mohács-Pécs közötti járat, ami 16.20-kor indult Szegedről és 21.35-kor érkezett Pécsre, innen 5.30-kor indult és 10.40-kor érkezett Szegedre, szintén a Széchenyi térre. Ezzel szemben a nyári menetrendben megszüntették Szeged és Budapest között a MÁV Árpád sínautóbuszjáratát és a MÁVAUT autóbuszjáratát és leállították a szeged-csongrádi autóbuszjáratot is. Az utazóközönség részéről sok panasz hangzott el az új menetrend ellen, a csongrádiak az autóbuszjárat azonnali visszaállítását kérték. A kereskedelemügyi miniszter az utóbbi kérést azért nem tudta teljesíteni, mert a Felvidék visszacsatolásával meg kellett szervezni az ottani autóbuszforgalmat, és a MÁVAUT-nak nem áll rendelkezésére a szükséges kocsimennyiség. A MÁVAUT megígérte, hogy amint elkészülnek az új autóbuszok, a szeged-csongrádi járatot is megindítják.

Az 1939/40. évi téli menetrend szerint Budapest-Szeged, Kalocsa-Kiskunhalas-Szeged, Szeged-Mélykút-Baja-Pécs, Szeged-Kiskunmajsa-Kiskunhalas és Szeged-Csongrád között összesen naponta 7 pár

MÁVAUT autóbuszjárat közlekedett. [6., 7. ábra] A helyi járatok részletesen a 8-9/a, b számú ábrán láthatók.

A következő évek főbb, elsősorban közlekedési eseményei az alábbiak voltak:

- A szegedi gyárakban 1939-ben vezették be a hadigazdálkodást. A hadiüzemeket 1944. október 9-ig a katonai parancsnokság irányította.

- 1940 januárjában a MÁVAUT a nagy havazás miatt leállította a budapest-szegedi, szeged-bajai és szeged-csongrádi járatát.

- Pick Jenő szalámigyáros beadványban kérte a kereskedelmi és iparkamarát, hogy ha a MÁV szénhiányra való hivatkozással korlátozza a személyszállító vonatok forgalmát, a MÁVAUT a budapest-kiskunfélegyházi járatát Szegedig közlekedtesse.

- Február végén, hosszú szünet után, végre megindult a csongrád-szegedi autóbuszjárat, de a hirtelen jött hófúvás miatt már nem tudott Szegedről visszaindulni.

- Júliusban elkezdődött, majd szeptemberben tovább folytatódott a MÁVAUT járatok forgalmának korlátozása, ami elsősorban olyan viszonylatokban történt, ahol vonattal is lehetett utazni. A hivatalos értesítés szerint a MÁVAUT gépkocsiparkjának legnagyobb részét Erdélybe telepítették, ahol az új határ által elvágott vasútvonalak hiányát pótolják. Egyelőre szó se lehetett a már többször kért Szeged-Csongrád-Budapest viszonylatú járat üzembe helyezéséről.

- 1940. december végén már a szénhiány mellett a téli hideg időjárás is hozzájárult a vonatforgalom korlátozásához. Javasolták, hogy utazás előtt mindenki érdeklődjön, eljut-e a célállomásig?

- 1941 januárjában Szeged-Kiskunhalas-Kalocsa, Szeged-Baja és Szeged-Hódmezővásárhely között 2-2 pár MÁVAUT autóbuszjárat közlekedett. Utóbbi járatokat április 4-től úgy módosították, hogy 2 pár járat Szeged-Hódmezővásárhely között



és egy pár járat Szeged–Hódmezővásárhely–Szentest–Csongrád között közlekedett, de a csongrádi járatot pár hónap után takarékosági okból leállították.

– Az 1941. évi népszámlálás szerint Szeged lakossága 136 752 fő volt.

– 1942 januárjában a hóvihár megbénította a vasúti és az autóbusz-közlekedést. A tanyai kisvasút vágányain néhol háromméteres hóhegyek képződtek, márciusban pedig hatalmas belvíz volt. A budapesti vonatok 3-4 órás késéssel közlekedtek.

– 1943 márciusában a városi autóbuszüzem az üzemanyaggal és a gumival való takarékosagra hivatkozva meg akarta szüntetni a szeged–szatymaz–felsőkőzpont–kisteleki autóbuszjáratát, de tekintettel a lakosság felháborodására és arra, hogy a MÁV is beszüntette a hajnali személyvonatot, az autóbuszjáratokat hetipiacos napokon, szerdán és szombaton továbbra is közlekedtetete.

– Szeged lakossága 72 légiriadót élt át, és 1944. június 2-tól szeptember 3-ig hat hadászati bombatámadás érte a várost, ami több mint 125 millió pengő kárt okozott.<sup>10</sup>

– 1944. április 12-én bevezették Szegeden a kisegítő munkaszolgálatot, június 4-én pedig mozgósították az 1909 és 1914 között született korosztályokat is.

– 1944. szeptember 10-én lépett érvénybe Szegeden a hadműveleti területekre

érvényes rendkívüli állapot, de ekkor még a közlekedést nem korlátozták.

– A városi autóbuszüzem szeptember 18-tól megszüntette a kübekházi járatot és a még közlekedő járatok menetrendjét is módosította. *[Lásd a módosítást a lap alján!]*

– Szeptember 28-án elrendelték a városban a teljes és általános mozgósítást, és szeptember 30-tól az egész lakosságot a védelmi vonal megerősítésére, a Kamaratöltésnél tankcsapda és lövészárkok ásására irányították.

– 1944. szeptember 29-én megkezdődött Szegeden a hadiüzemek kiürítési tervének előkészítése.

– 1944. október 9-én bevezették a városban a katonai közigazgatást és még aznap befejezték a város kiürítését. Erre nagy erőket mozgósítottak, de nem tudták maradéktalanul megvalósítani. Az utolsó vonat ezen a napon 17.00-kor indult Szeged állomásról. Amit eddig nem tudtak elvinni, azt a visszavonuló német csapatok vagy elhurcolták, vagy használhatatlanná tették, mint ahogy a hidakat is felrobbantották. Még szerencse, hogy a szeged-rókusi vasútállomáson vonatként összeállított villamos- és pótkocsikat nem volt idejük elvinni és nem is tették tönkre.

– A szovjet csapatok 1944. október 11-én foglalták el Szegedet, és ezt követően hamarosan újra indult az élet a városban és környékén.

Az eddig érvényes menetrend (Indulási idő)			VISZONYLAT	A módosított menetrend (Indulási idő)		
9.00	12.00	16.00	Szeged–Kiskundorozsma	9.00	12.00	17.30
9.30	12.45	16.30	Kiskundorozsma–Szeged	9.30	12.45	18.00
6.30	4.25		Szeged–Árpádkőzpont	A menetrend nem változott.		
7.30	5.30		Árpádkőzpont–Szeged			
8.00	20.05		Szeged–Szatymaz–Felsőkőzpont	6.00	15.00	
12.00	21.00		Felsőkőzpont–Szatymaz–Szeged	7.00	16.00	
6.30	14.25		Szeged–Sándorfalva	8.15	13.20	
7.00	15.00		Sándorfalva–Szeged	8.45	14.00	

## Jegyzetek

<sup>1</sup> 1887. november 1-től 1925. június 30-ig Szegeden volt a Magyarországi Vasutak Központi Leszámoló Hivatala. A mai Ady Endre téren levő egyetemi épület 1912-ben a MÁV leszámoló hivatala részére épült. 1888. április 25-én kezdte meg működését Szegeden a Szabadkáról áthelyezett MÁV Üzletvezetőség.

<sup>2</sup> Mindig jelentős volt a Tiszán és a Maroson a hajózás, a tutajozás, és nagy forgalmat bonyolítottak le a szekeres gazdák is. A várost érintő vasútvonalakat az alábbi időpontban nyitották meg:

(Cegléd)–Kiskunfélegyháza–Szeged

1854. március 4.,

Szeged–Temesvár

1857. november 15.

Szeged–Rókus–Szabadka–Zombor

1869. szeptember 11.

Hódmezővásárhely–Szeged

1870. november 16.

(Szeged)–Szőreg–Kiszombor

1882. november 15

(Szeged)–Szőreg–Karlova

1897. november 29.

Szegedi Gazdasági Vasút

1927. február 1.

<sup>3</sup> A vasútállomások lóvasúttal történő összekötését az is indokolta, hogy a két vasúttársaság, a pest-szeged-temesvári vasútvonalat üzemben tartó Osztrák Államvasút-társaság és az AFV egymástól teljesen függetlenül bonyolította le a forgalmat. A szegedi összekötő vágányon csak az átmenő áruforgalmat bonyolították le. Az átszálló utasok csak a városon átmenve jutottak el egyik állomásra a másikra, és előfordult, hogy 60-90 percet vártak a csatlakozó vonat indulására.

<sup>4</sup> Amikor Dr. Aigner Károlyt Szeged város főispánjává kinevezték, programba vette Szeged és a Tiszántúl közlekedési kapcsolatának megjavítását is. E program keretében javasolta Algyőnél közúti híd építését és a tiszántúli településekkel a vonatközlekedés továbbfejlesztését. Ennek a kezdeményezésnek köszönhető, hogy 1926. március

15-én Szeged és Hódmezővásárhely között megindult az első motoros járat, és Szentesen megépült a MÁV motoros központja.

Az algyői közúti hídnak csak a terve készült el, az építés pénz hiányában elmaradt. Mivel a kompok a közúti forgalmat egyre nehezebben tudták lebonyolítani, kézenfekvő volt az a gondolat, hogy a vasúti hidat közúti forgalomra is alkalmassá tegyék. A gondolatot tett követte és 1935. november 21-én az algyői vasúti hídon megindult a közúti forgalom is, ami 1974. augusztus 19-ig tartott, mert akkor adták át a forgalomnak a vasúti híd közelében épített közúti hidat.

<sup>5</sup> Szeged város törvényhatósági bizottsága 1926. április 28-án 134. sz. alatt tárgyalta a géperejű bérkocsiipar gyakorlásáról szóló szabályrendeletet. (11603/1926. tan. sz.)

A jóváhagyott Szabályrendelet 21 §-ban írta elő az ipar gyakorlására, a gépkocsik forgalombantartására, a közlekedés rendjére, a géperejű gépkocsi vezetésére, a viteldíjakra és a büntető határozatokra vonatkozó rendelkezéseket.

Előírta pl.: „A menetsebesség lassítását és a menetirány változtatását a gépkocsivezető jobb- illetve balkarjának a jobb, illetve baloldal felé vízszintes irányban való kinyújtásával köteles jelezni. (11.§.)”

„A géperejű bérkocsi vezetőjének menetközben dohányozni nem szabad.” (17.§.)

„A géperejű bérkocsi vezetője csak annyi utast köteles felvenni, ahány ülőhely a kocsiban van... Ki nem épített utakon a géperejű bérkocsi fuvarozni nem köteles, ha azonban a fuvar elvállalták, a viteldíj a rendes tarifa szerint számolható... Híd, közúti vagy egyéb vámdíjat a géperejű bérkocsi használó utas külön fizeti...” (19.§.)

<sup>6</sup> Délmagyarország, 1926. július 25.

<sup>7</sup> Szeged város törvényhatósági bizottsága 1927. október 1-én 460. sz. alatt tárgyalta a személyszállítási társaskocsi ipar gyakorlásáról szóló szabályrendeletet. (21292/1927. tan. sz.)

„Kimondja a közgyűlés, hogy az 1922.

XII. t.c. 40.§. rendelkezéseinek megfelelően a rendes járatí időhöz kötött személyszállítási társaskocsi ipar gyakorlására a következő szabályrendeletet alkotja:

Szeged szabad királyi város szabályrendelete a rendes járatí időhöz kötött gépkocsi felhasználásával űzött személyszállítási (társaskocsi) ipar gyakorlásáról.

1.§.

Rendes járatí időhöz kötött gépkocsi felhasználásával űzött személyszállítási (társaskocsi) ipart Szeged sz. kir. város területén az 1922. évi XII. t.c.-ben, a 78002/1923 és 6540/1927. sz. kereskedelmiügyi miniszteri rendeletben, illetve jelen szabályrendeletben megállapított korlátok között csak az erre jogosító iparengedély alapján szabad gyakorolni.

2.§

Aki rendes járatí időhöz kötött gépkocsi felhasználásával űzött személyszállítási (társaskocsi) ipart kizárólag a város területén kívánja gyakorolni, az ilyen iparengedély kiadása iránti kérelmét a város törvényhatóságához intézze, a város tanácsánál terjessze be. A beadványban, melyhez az iparűzés feltételeinek igazolására okiratok csatolandók, fel kell tüntetni:

a/ A folyamodó nevét, foglalkozását, lakását /utca, házszám/ illetőleg cégét és telephelyét.

b/ A gyakorolni kívánt ipar pontos körülírását. (Rendes járatí időhöz kötött gépkocsi felhasználásával űzött személyszállítási ipar.)

c/ A létesítendő vállalat telephelyét. (Utca, házszám.)

d/ Az üzem tervét, a járatok útvonalát, idejét.

f/ A használatba venni kívánt gépkocsik és pótkocsik számát és a kocsikra vonatkozó összes adatokat. (Gyártmány megnevezése, a motor löereje, fúrat, löket, hengerek száma, a kocsi önsúlya, a kerék méretei, átmérője, nyomtáv, talpszélesség, karosszéria szélessége, kocsiszekrény rajza stb.)

g/ Az üzem kiegészítő felszereléseit. (Garage, annak helye, nagysága, esetleg javítóműhely, benzintároló stb.)

h/ A szállítandó személyek, illetőleg poggyász után felszámítani kívánt viteldíjakat.

i/ Az üzletvezető nevét és lakóhelyét, amennyiben folyamodó ilyent alkalmazni kíván, vagy köteles.

j/ Az üzem lebonyolításánál alkalmazni kívánt személyzet számát és munkakörét.

3.§.

Annak megállapítása céljából, vajon az iparengedély kiadása közforgalmi és közgazdasági érdeket szolgál-e, vajon más magasabb rendű érdekeket nem sért-e, más létezőhasonló vállalat fenntartását nem veszélyezteti-e, továbbá hogy a kért útvonal forgalmi szempontból alkalmas-e, végül, hogy folyamodó anyagi ereje és vállalatának szervezete az üzem teljesítőképessége szempontjából kellő biztosítékot nyújt-e, az illetékes Kereskedelmi és Iparkamara, a közvetlenül érintett közforgalmi vállalatok, az úttulajdonosok és esetleg más érdekelt bevonásával tárgyalás tartandó. Amennyiben az iparengedély kiadásának fenti szempontból akadályja nincsen, a tárgyalás során a járatok útvonala, az utak használatának feltételei, a gépkocsikra és pótkocsikra vonatkozó különleges kikötések, úgyszintén a forgalomra vonatkozólag esetleg szükségesnek mutakozó külön előírások, hasonlóképpen a használatba veendő járművek száma és ideje (menetrendje) a végállomások és megállóhelyek, végül a viteldíjak tisztázandók.

A törvényhatósági bizottság a járatok útvonalát, az utak használhatóságának a feltételeit, a gépkocsikra és pótkocsikra vonatkozó külön kikötéseket minden egyes vállalatra külön, jelen szabályrendelet függelékét képező szabályrendeletben állapítja meg.

A használatba veendő járművek számát, a viteldíjat, a járatok számát, valamint ezek idejét, az állomásokat és megállóhelyeket a törvényhatósági bizottság minden vállalatra nézve közgyűlési határozattal állapítja meg.

A törvényhatósági bizottság az iparengedélyt csak a függelék szabályrendeletnek illetve fent említett közgyűlési határozat-

nak a kereskedelemügyi miniszter által történt jóváhagyása után adhatja ki.

4.§.

Nem kaphat iparendélyt, aki kiskorú, gondnokság vagy csőd alatt áll, aki az állam ellen vagy nyereségvágyból elkövetett véttség miatt bünvádi eljárás alatt áll, vagy akit ilyen büntetés vagy véttség miatt elítéltek, illetőleg a büntetés kiálltától vagy elévülésétől számított három év alatt, végül akire nézve valamilyen más törvény összeférhetlenséget, illetve kizáró okot állapít meg.

5.§.

Vendégfogadónak és más hasonló üzemenek, gyári vállalatoknak, építkezéseknek, melyek kizárólag saját vendégeik, utasaik, munkásaik, illetve ezek poggyászainak szállítására szorítkoznak, járataik fenntartásához iparendélyre szükségük nincs.

Idényhez kötött, nem állandó jellegű vállalkozásnál a törvényhatósági bizottság legfőbb négy hónapi időre szóló és meg nem hosszabbítható engedélyt közgyűlési határozattal adhat. A közgyűlési határozat azonban a kereskedelemügyi miniszterhez jóváhagyásra fölterjesztendő.

A kiadott állandó és ideiglenes jellegű engedélyek egy darab másolata a kereskedelemügyi miniszternek fölterjesztendő és megküldendő.

6.§.

Az engedély érvénye legfeljebb 5 évre szólhat, s kizárólagosságot ezen időre sem biztosít.

Abban az esetben, ha a kérelmezett útvonalon maga a város is járatokat szándékozik létesíteni, az engedély azzal a megkorlátozással adható, hogy engedélyes üzemét a városi járat megindításakor minden kártalanítás nélkül haladéktalanul beszüntetni köteles.

7.§.

Az engedély személyre szóló jogosítvány lévén, azt sem a maga egészében, sem a belőle származó jogokat vagy kötelezettségeket bérbeadás, betársulás vagy bármely egyéb alakban másra átruházni nem szabad, illetve ahhoz a törvényhatóság engedélye előzetesen kikérendő.

8.§.

Engedélyes a városi utakat és közterülete-

ket a forgalomrendészeti szempontból szükséges korlátozások mellett használhatja, azonban egyfelől az út hosszával és minőségével, másfelől az út tényleges igénybevételének mérvével arányban használati díjat fizetni tartozik. Ha ennek összegére nézve a város és a vállalat között megegyezés létre nem jönne, a kereskedelemügyi miniszter a belügyminiszterrel egyetértésben dönt.

9.§.

Engedélyes a járatot hacsak haladéktól nem kapott, legkésőbb az engedély vételétől számított hat héten belül üzembe helyezni és attól fogva azt állandóan fenntartani köteles.

Valamely járatnak bármilyen okból 24 órán túl való szüneteltetésére a városi tanács engedélyre kérendő ki és a közönséggel közhírré tétel útján közlendő.

10.§.

Engedélyes járművét, annak minden felszerelését valamint általában mindennemű beszerzését a hazai ipar révén tartozik fedezni. Külföldi beszerzésre kivételes esetben a törvényhatóság csupán a kereskedelemügyi miniszter előzetes jóváhagyása mellett adhat engedélyt.

11.§.

A vállalat által használatba veendő gépkocsik felszerelésére, menetsebességére és azokon szállítható személyek számára, végül az esetleges pótkocsik használatára nézve a gépjárművek közötti forgalmára vonatkozó 57.000/1910. B.M. számú rendelet 41-57.§-ában és az ezt módosító, illetve kiegészítő miniszteri rendeletekben előírt körülmények irányadók. A kocsiszekrények rajza a tanácsnak előzetesen bemutatandó, mely azt a főkapitánysággal egyetértve hagyja jóvá.

A kocsikerekeket légtömölő gumibroncsokkal kell ellátni.

A kocsik külsején szembeutó helyen a vállalkozó nevét /cégét/, telephelyét, továbbá az útvonalat feltüntető táblát vagy felírást kell alkalmazni. Fel kell továbbá tüntetni a kocsik önsúlyát kg-okban, a kocsiban szállítható személyek számát a kocsivezetővel, kalauzzal és ellenőrrel



együtt. A kocsik belsejében a viteldíjat, továbbá az ülo és állóhelyek számát szembe-tűnő módon fel kell tüntetni. Az előző bekezdésben előírt, valamint a gépjárművek közötti forgalmára vonatkozó rendelkezésekkel megállapított jelzéseken kívül a vállalkozó egyes járműveit esetleg még sorszámokkal láthatja el.

Egy kocsi önsúlya és megterhelése együtt legfeljebb 12 000 kg lehet. Egy centiméter keréktalpszélességre legfeljebb 150 kg terhelés juthat.

12.§.

Gépkocsivezetőül csakis 22 életévüket betöltő olyan férfiak alkalmazhatók, akik a gépkocsivezetői vizsga letétele után legalább két évet, illetőleg ha az állami gépjárművezetői tanfolyamot sikeresen elvégezték, legalább három hónapot szakbavágó gyakorlaton eltöltöttek és ezt a körülményt megfelelő módon igazolják, továbbá józanság és erkölcsi megbízhatóság tekintetében kifogás alá nem esnek.

A gépkocsivezetők annak megállapítása céljából, vajon nem szenvednek-e olyan betegségben, vagy olyan testi vagy szellemi fogyatékoságban, mely őket a vezetésben gátolja ...-n való alkalmazásakor, azon túl pedig háromévenként orvosi vizsgálatnak kötelesek magukat alávetni. A vizsgálat eredményét három nap alatt a rendőrhatalósággal kell közölni, a felmerülő szükséghez képest az 57.000/1910.B.M sz. rendelet 39.§-a értelmében jár el

A rendőrhatalóság azt a gépkocsivezetőt, aki ellen józanság és erkölcsi megbízhatóság szempontjából utóbb megokolt kifogás merült fel, vagy akit a gépjárműforgalomra vonatkozó előírások, szabályok súlyosabb áthágása miatt elítél, az előző bekezdésben említett kormányhatalósági rendeletben foglalt rendelkezéseknek megfelelően a gépkocsivezetéstől eltilthatja, illetőleg amennyiben azt törvényes rendelkezések előírják, -eltiltani köteles.

13.§.

Sebességmérő alkalmazása szabályrendeletben általában megállapítható, vagy a rendőrhatalóság felhatalmazható, hogy azt egyes vállalatokra, melyek gépkocsivezető-

it gyorshajítás miatt ismételtelen meg kellett büntetni, előírassa.

14.§.

A közgyűlési határozattal megállapított menetdíjakat a járatok végállomásain, továbbá a gépkocsik belsejében szembe-tűnő helyen ki kell függeszteni. A megállapított díjknál magasabb díjat szedni nem szabad. A vállalat köteles minden menetire a jegy árát feltüntető menetjegyet, illetőleg poggyászbárcát kiadni, de az egyszeri menetire szóló jegyeken kívül menettérti, fűzet, valamint bérletjegyeket is kiadhat.

Díjmérséklést adni senkinek sem kötelező.

15.§.

Amennyiben a menetjegyek kiadása menetközben is történik, erre külön személyt kell alkalmazni. A jegykezelőket a végállomásokon annyi aprópénzzel kell ellátni, hogy a szokásos pénzváltásokra elég legyen. Öt pengőnél nagyobb pénzegységeket azonban váltani nem köteles.

16.§.

A vállalat vagyonáról, bevételeiről, kiadásairól, rendes üzleti könyveket vezetni tartozik, az ellenőrzéssel megbízott hatóság közegnek a vállalat helyiségeibe való belépését bármikor megengedni, az üzleti könyveket és iratokat kívánságukra rendelkezésükre kell bocsátani, úgyszintén a szükséges felvilágosításokkal őket támogatni köteles.

17.§.

A vállalat közhasználatra rendelt kocsikat mindenkor jókarban és tisztán tartani, azok megfelelő szellőztetéséről és világításáról gondoskodni tartozik. A kocsikat a rendőrhatalóság felhívására a kijelölt helyen és időben felülvizsgálás céljából bemutatni köteles. Engedélyes a gépkocsik és pótkocsik műszaki szerkezetén és berendezésén a hatóság által elrendelt javításokat és átalakításokat a megállapított határidőn belül foganatosítani köteles. Amennyiben a javítások, átalakítások fenyegető veszély miatt nem halaszthatók, a hatóság olyképp rendelkezik, hogy határozata ellen csak birtokon belül van fellebbezésnek helye, de az ilyen rendelkezést indokolni tartozik.

Ha a vállalat a hatóság felhívásának a

kitűzött határidőn belül nem felel meg, akkor a hatóság a gépkocsi forgalmi engedélyét visszavonhatja.

18.§.

A dohányzási tilalom a kocsik belsejében szembetűnő helyen jelzendő s a tilalom betartására a kocsik személyzetének szigorúan ügyelni kell.

19.§.

Megteltnek jelzett kocsira felszállni, menetközben fel- és leszállni tilos.

A kocsikon a lármázás, a jelzésnek megtevésére alkalmas utánzása, éneklés, s a többi utas háborgatása tilos. Ittas állapotban levő, vagy az illemt sértő, botrányt okozó, szennyes ruházatú egyének, továbbá olyanoknak, akiken ragályos vagy undorító betegségek külső jelei látszanak, a kocsikra való felvétele vagy továbbszállítása megtagadandó.

Poggyász, csomag vagy kosár, vagy más tárgy csak olyan és annyi vihető a kocsik belsejébe, amennyit és amilyent az utasok saját helyeik határára belül, de a szomszédok háborgatása nélkül elhelyezhetnek, illetve amelyek az ülés alatt, vagy az e célra szolgáló csomagtérben elférnek.

Élő állatokat, olyan poggyászt, amelyben kiömlhető folyadék, vagy olyan dolgok vannak, amelyek az utazóközönség ruhájában vagy a kocsik berendezésében kárt okozhatnak, úgyszintén szennyes és bűzös dolgokat, végül robbanó szereket töltött fegyvereket személyszállító kocsikra vinni a legszigorúbban tilos.

A szabályok illetve tilalmak megszegőivel szemben a vállalat közvegi a rendőrség segítségét igénybe vehetik.

20.§.

Minden kocsin, továbbá a járat végállomásain sorszámozott és a hatóság által lebélyegzett lapokból álló panaszkönyvet kell tartani és ezt az utasok kívánságára rendelkezésre kell bocsátani.

A panaszosokat panaszuk elintézéséről a vállalat 30 napon belül értesíteni köteles.

21.§.

Engedélyes és alkalmazottai a vállalatra nézve fentiekben előírt kötelezettségeket, valamint általában a gépjárművek közötti

forgalmára vonatkozólag fennálló rendelkezéseket pontosan betartani kötelesek. Aki az 1-20 §-aiban megállapított kötelezettségek vagy tilalmak ellen vét, amennyiben cselekménye súlyosabb büntető rendelkezés alá nem esik, illetőleg amennyiben az az 1922. évi XII. t.c. 126. és 127.§-ai szerint nem minősül és a büntetés mérve ott megállapítva nincsen, az 1879. évi 49. t.c. 1. §-a értelmében kihágást képez és 40 pengőig terjedő pénzbüntetéssel büntethető.

Az iparúzési jog elvonható attól,

1./ akire utólag megállapítottatik, hogy az iparúzés tekintetében fennálló törvényes követelmények valamelyikével nem rendelkezik, illetve reá nézve valamely törvény értelmében kizáró ok, összeférhetetlenség esete forog fenn.

2./ aki büntetett, az állam, szemérem ellen, vagy nyereségvágyból elkövetett vétség miatt jogerősen elítéltetett.

Az engedély elvonható attól,

1./ aki a szabályrendeletben, vagy közgyűlési határozatban reá nézve megállapított kötelezettségek valamelyikét ismételt írásbeli megintés dacára nem teljesíti, vagy azok valamelyike ellen ismételt, súlyosan vét,

2./ aki egyéb törvényes rendelkezések megsértése miatt ismételt elmarasztalván oly cselekményt követ el, mely megbízhatóságát kétségessé teszi.

22.§.

Szóban forgó kihágási ügyekben I. és II. fokon az iparhatóság, III. fokon pedig a kereskedelemügyi miniszter, illetve az 57.000/1910.B.M. és azt módosító vagy kiegészítő rendeletekben a rendőrbüntetőbíróóságok hatáskörébe utalt ügyekben III. fokon a belügyminiszter ítélkezik.

23.§.

E szabályrendelet a jóváhagyást követő 8. napon lép életbe.

Ez a szabályrendelet jóváhagyás végett a m. kir. Belügyminiszter úrhoz fölterjesztendő.

Miről a szab. kir. város Tanácsa és a főjegyzője jegyzőkönyvi kivonaton értesítetik."

<sup>8</sup> Az Aradi és Csanádi Egyesült Vasutak magyar vonalainak üzemét 1923. január 1-jén a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút vette át, majd 1927. február 5-én megalakult a Szeged–Csanádi Vasút Rt. Az új cégjelet 1927. június 1-től alkalmazták.

<sup>9</sup> A részvénytársaság a francia parancsnokság rendelkezésére 1919-ben megszüntette az újszegedi villamosjáratot, majd a közúti hídon a síneket is felszedték. Ebből a sínanyagból a város tanácsa által kijelölt helyeken bővítették a hálózatot. 1926-ban az addig teherforgalomra használt Felső-Tisza-parti vonalon is áttértek a villamos üzemre és a személyforgalomra is megnyitották. Ezen a vonalon 1977. március 1-én megszűnt a villamosközlekedés és a forgalmat a VOLÁN új 22-es járata vette át.

<sup>10</sup> 1944. június 2. 38 gépből álló amerikai bombázókötélék a rendező pályaudvart célozta, de a bombaszőnyeg 12 alsóvárosi utcát rombolt le. Ekkor a rendező pályaudvar csak kisebb károsodás érte.

1944. július 3. A légitámadás a vasúti híd ellen irányult, most még sikertelenül. Az elvonuló Liberátor kötelékből négy gép visszafordult és 34 rombolóbombát dobott a Petőfi Sándor sugárút–Tisza Lajos körút–vasúti híd–Újszegedi Kendergyár körvonalaiban. Ebben a térségben 7 ház romba dőlt, 161 ház megrongálódott.

1944. augusztus 20. Hat bombázógép ismét a rendező pályaudvart vette célba, de az utászaktanyára és nyolc alsóvárosi utcára is hullottak a bombák. A romok alatt 25-en meghaltak, 14-en megsebesültek.

1944. augusztus 24. Ekkor 49 gép támadta a várost. A cél a vasúti híd volt. A híd környékére 58 bomba hullott, de a híd még használható maradt. Több találat érte az Újszegedi Kendergyárat, a Közraktárak Rt., a Futura, a Hangya raktárait, a Tisza-pályaudvar, a Szilvénia-fátelepet. Romba dőlt 38 épület, öten meghaltak és öten megsebesültek.

1944. augusztus 29. Ekkor 42 gép közel 400 bombát dobott a városra. A fő cél Szeged pályaudvar, Tisza pályaudvar, a vasúti híd és a raktárak voltak. Hat nagy

raktár pusztult el a bombatalálatoktól.

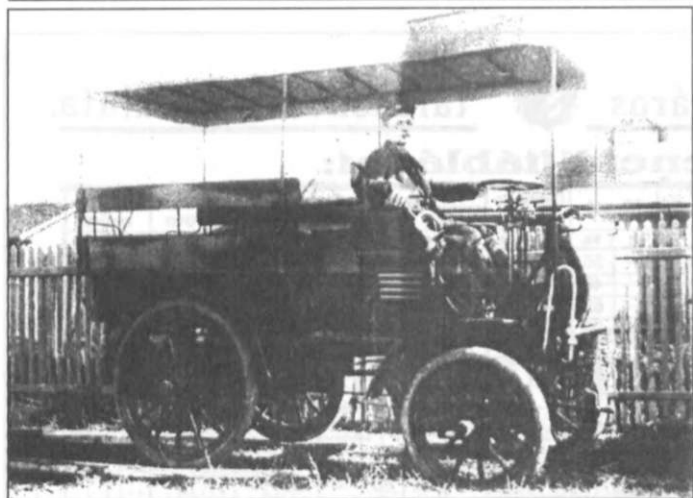
1944. szeptember 3. Ez volt a legpusztítóbb légitámadás. Ekkor pusztult el a vasúti híd és a gyermekklinika, amit az előző napon ürtettek ki. Összesen 64 ház dőlt össze és 158 sérült meg. Ötven személy meghalt és ötven megsebesült.

### Ábrák jegyzéke

1. Az első autóbusz Szegeden fekvőhengeres és szíjmeghajtásos volt.
2. A vállalkozók a személyszállító iparvállalat támogatását kérték a várostól.
3. Menetdíjtáblázat 1930-ból.
4. A városi autóbuszok téli menetrendje 1930–1931-ben.
5. A MAVART „gyorsvonatpótló” autóbuszjáratának menetrendje.

### Felhasznált irodalom

- ☞ TÓTH MIHÁLY: Szeged város közlekedésének története. In *Közlekedési Közlöny*, 1964/45. sz.
- ☞ 10. sz. *Autóközlekedési Vállalat: 20 éves fejlődésünk, 1950–1970.*
- ☞ KÁTAI FERENC: Csongrád megye és városainak autóbuszközlekedése. In *Városi Közlekedés*, 1972/6. szám. (Csongrád megyei szám.)
- ☞ 25 éves a Volán autóközlekedés. (1974.) A Volán Tröszt kiadása.
- ☞ KELLER LÁSZLÓ: A szegedi tömegközlekedésről. In *Közlekedési Közlöny*, 1976/46–47. sz.
- ☞ TERHES SÁNDOR: *Omnibusztól trolibuszig.* Szeged, 1979.
- ☞ ENGI JÓZSEF: Szeged közlekedéstörténete. In *Városi Közlekedés*, 1983/2. és 4. sz.
- ☞ KELLER LÁSZLÓ: Százéves a szegedi helyi közlekedés. In *Technika*, 1985/12. sz.
- ☞ ENGI JÓZSEF: Az autótaxi- és az autóbuszközlekedés kezdetei Szegeden. In *Városi közlekedés*, 1987/1. sz.
- ☞ Csongrád Megyei Levéltár iratai. 2. ábra és a jegyzetekből 5. és 7.
- ☞ A szerző saját gyűjteménye.



1. ÁBRA

## Tisztelt Városi Tanács!

Alulírott Fekete Vilmos redőnygyáros és László Andor mechanikus és autófúvarozó szegedi lakosok a m.kir. kereskedelemügyi miniszter úr Ügyelműségéhez 90564/1925-VII. sz.á. folyamadványt adtunk be azért, hogy a Szeged-Dorozsma között általunk létesített és a Dorozsmai sziklófürdőig tervezett autóbusszvállalat hoz a szükségessé végleges iparengedély kiadásáék.

Miután ezen folyamadványunk mielőbbi elintézése érdekében állónak tartjuk, hogy a miniszter úr Ügyelműségére Szeged sz. kir. város közönségének, illetve tanácsának a véleményéről is tudomást szerezzünk ebben az ügyben, - annak tudatában, hogy vállalatunk előrend szükségeségéről a tekintetes Tanács/ is meggyőződött és annak kikötése ellen panasza fel nem merült, - a hivatkozott folyamadványunknál igazolt ügyvédünk, Dr. Dobay Gyula szegedi lakos képviselőnkön tisztelettel körjük:

Méltóságosk határozatilag kimondani, hogy Szeged sz. kir. város tanácsának az általunk létesített Szeged-Dorozsma, -K.K. Dorozsma sziklófürdő-i autóbusszvállalat, mint rendszer, időközököt, gépjármű felhasználásával üzemeltető személyszállító/társasági/ iparvállalat ellen, - továbbá az alulírott vállalkozók ismert személye ellen sem ifjé kifogása nincs, a vállalatot közérdekből is megvédenek tartja és ezért annak engedélyezését a maga részéről is kéri, - e körjük ezen határozatot a nagyméltóságú kereskedelemügyi miniszter úrnál a 90564/1925-VII. számra való hivatkozással közölni - *(azaz a hivatkozott ügyvédünk által beküldeni)* és a szükséges határozatokat a szükséges időn belül kiadni.

Megadtunk kiváló tisztelettel:

Fekete Vilmos

48

László Andor.

2. ÁBRA

1925. XII. 24.



# Szeged sz. kir. város társaskocsi vállalata.

## Menetdíjtáblázat:

	Menet		Gyermekek- menet		Havi bérlet						20 db cso- portjegy		10 db cso- portjegy	
	P	fill.	P	fill.	diák	tanulmányi	egyetemi	egyéb	P	fill.	P	fill.		
Szeged—Dorozsma . . . . .	—	56	—	28	10	—	20	—	24	—	9	—	5	—
Dorozsma—Sziksősfürdő . . . . .	—	40	—	20							6	40	3	60
Dorozsma—Kulipintyó . . . . .	—	62	—	31							10	—	5	60
Dorozsma—Dorozsma Központ . . . . .	1	22	—	66	16		30	40	36	—	20	—	11	10
Szeged—Dorozsma—Központ diák b. . . . .					16		40	—	50	—				
Sziksősfürdő—Dorozsma Központ . . . . .	—	82	—	41										
Sziksősfürdő—Kulipintyó . . . . .	—	36	—	18										
Dorozsma—Gazdasági iskola . . . . .	—	50	—	25	16	—								
Dorozsma—Zsomból kápolna . . . . .	—	75	—	38	16	—					16	—	9	—
Dorozsma—Forráskút . . . . .	1	50	—	75	16	—	40	—	50	—	25	—	13	80
Forráskút—Majsa . . . . .	1	66	—	83	32	—	80	—	100	—				
Forráskút—Csólyosi csárda . . . . .	—	60	—	30	20	—								
Forráskút—Kereszt . . . . .	1	20	—	60										
Zsomból kápolna—Forráskút . . . . .	—	75	—	38										
Szeged—Sándorfalva . . . . .	1	15	—	58	16	—	30	40	36	—	20	—	10	80
Szeged—Karácsonyi tanya . . . . .	—	70	—	35										
Szeged—Tápe . . . . .	—	40	—	20	10	—	16	—	20	—	6	80	3	70
Szeged—Somogytelep . . . . .	—	24	—	12	5	—	8	—			3	40	2	—
Somogytelep—Tápe . . . . .	—	24	—	12										
Szeged—Bajai út . . . . .	2	26	1	13										
Szeged—Alsókőzpont . . . . .	1	66	—	83	16	—	40	—	50	—	24	—	14	30
Szeged—Kossuthkut . . . . .	1	—	—	50			20				15	—	8	80
Kossuthkut—Alsókőzpont . . . . .	—	80	—	40										
Alsókőzpont—Bajai út . . . . .	—	60	—	30										
Szeged—Újszeged . . . . .	—	24	—	12	4	80	7	20			3	80	2	10
Szeged—Szöreg . . . . .	—	70	—	35	10	—	20	—	24	—	11	—	6	30
Szeged—Kübekháza . . . . .	1	20	—	60	15	—	30	—	36	—	18	—	10	50
Szeged—Újszeged SZAK . . . . .	—	35	—	18										
Szeged—Újszeged KEAC—Pillich-telep . . . . .	—	40	—	20	8	—								
Szöreg—Kübekháza . . . . .	1	—	—	50			30	40						
Szöreg—Pillichtelep . . . . .	—	40	—	20										
Szöreg—Deszk . . . . .	—	40	—	20										
Szöreg—Klárafalva—Ferencszállítás . . . . .	—	90	—	45										
Szeged—Deszk . . . . .	—	90	—	45							15	—	8	20
Szeged—Klárafalva—Ferencszállítás . . . . .	1	20	—	60							18	—	10	50
Deszk—Klárafalva—Ferencszállítás . . . . .	—	60	—	30										
Klárafalva—Ferencszállítás . . . . .	—	30	—	15										

Szeged—Szatmáry—Felsőfanya: I-ső szakasz Nyári tanya 36 fill., II-ik szakasz Ádók kereszt 70 fill., III-ik szakasz Jera vendéglő 1 P, IV-ik szakasz Felsőfanya 730 fill.

**A menetjegyek csak a megváltás napján érvényesek.**

Külön kocsik megegyezés szerinti rendelhetők az indulás előtti legalább 24 órával.  
Szeged, 1930 szept. hó.

Láta:

A bérletek Szeged-ől érvényesek.

**Az igazgatóság.**

## SZEGED SZAB. KIR. VÁROS TÁRSASKOCSI VÁLLALATA.

### TÉLI MENETREND

Érvényes 1930 október 1-től 1931 március 31-ig.

#### Szegedről indul:

Dorozsáról	Dorozsáról	Szegedre	Sándorfalvára	Sáregyházára	Árkádközségre	Székességi	Ujváradra	Debrecenre	Debrecenre
Helye	Helye	Helye	Helye	Helye	Helye	Helye	Helye	Helye	Helye
1. 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100.	1. 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100.	1. 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100.	1. 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100.	1. 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100.	1. 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100.	1. 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100.	1. 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100.	1. 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100.	1. 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100.

#### Szegedre indul:

Dorozsáról	Dorozsáról	Szegedre	Sándorfalvára	Sáregyházára	Árkádközségre	Székességi	Ujváradra	Debrecenre	Debrecenre
Helye	Helye	Helye	Helye	Helye	Helye	Helye	Helye	Helye	Helye
1. 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100.	1. 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100.	1. 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100.	1. 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100.	1. 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100.	1. 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100.	1. 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100.	1. 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100.	1. 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100.	1. 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100.

A dorozsai-községi 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100. Szegedre induló 4. 6. 8. 10. 12. 14. 16. 18. 20. 22. 24. 26. 28. 30. 32. 34. 36. 38. 40. 42. 44. 46. 48. 50. 52. 54. 56. 58. 60. 62. 64. 66. 68. 70. 72. 74. 76. 78. 80. 82. 84. 86. 88. 90. 92. 94. 96. 98. 100. Szeged, 1930 szeptember 15.

Magyar Vasút Igazgatóság, Budapest, 1930. szeptember 15.

Az igazgatóság.

#### 4. ÁBRA

## M A V A R T

IGAZGATÓSÁG

Budapest, VI., Lőportár-utca. 1.

Telefon: 92-3-80.

Érvényes 1933. október 10.-tól  
1934. május 14.-ig.

## AUTÓBUSZ MENETREND

## Budapest - Kecskemét - Szeged

A járatok kedden, csütörtökön és szombaton közlekednek.

Menet díj P	Járat szám 1	km.	ÁLLOMÁSOK			Járat szám 2	Menet díj P
—	630	—	ind.	Budapest, Oktogon-tér . . . . .	érk.	2215	12.30
1.80	702	20	↑	Vecsés községháza fm. . . . .	↑	2143	11.70
2.20	710	26		Üllő községháza fm. . . . .		2135	11.20
2.90	718	33		Monor bejáró ut fm. . . . .		2127	11.—
3.90	731	45		Pilis templomter fm. . . . .		2114	10.50
4.50	739	52		Alberti-Irsa utalág. fm. . . . .		2106	9.80
5.—	745	57		Ceglédbercel templomter fm. . . . .		2100	9.30
6.—	758	69		Cegléd Központi kávéház fm. . . . .		2046	8.40
6.60	823	84	↓	Nagykőrös Kulturház vend. fm. . . . .	↓	2022	7.50
	847		érk.	Kecskemét Beretvás szálló . . . . .	ind.	2000	6.60
7.90	855	100	ind.			érk.	
9.30	928	126	↑	Kiskunfélegyháza Korona sz. fm. . . . .	↑	1915	4.40
11.20	1006	155	↑	Kistelek Kaszinó vend. fm. . . . .	↑	1838	2.20
11.60	1014	162		Felsőközpont Lackó keresk. fm. . . . .		1831	1.70
12.30	1039	182	érk.	Szeged Rókus p. u. fm. . . . .	ind.	1806	—
—	1142	—	érk.	MÁV. Hódmezővásárhely . . . . .		—	—
12.30	1039	182	ind.	Szeged-Rókus p. u. fm. . . . .	érk.	1806	—
12.30	1045	185	érk.	Szeged Tisza szálló . . . . .	ind.	1800	—

fm. = feltételes megállóhely.

Egy napig érvényes menettérti jegy  
Budapestről - Szegedre P 22.50

A díjazásban fel nem tüntetett helyen történő le- vagy felszállás esetén a menetdíj a leszállás után következő állomásig, illetőleg a felszállás helyét megelőző állomástól fizetendő.

Gyermekek négyéves korig — amennyiben külön helyet nem foglalnak el, — díjmentesen utaznak. Személyenként max. 20 kg. utipodgyász díjmentesen szállítható, 20 kg.-on felüli darabokért a személyjegy 20%-a fizetendő. Személyenként max. 35 kg. utipodgyász szállítható.

A számozott üdöhelyekre jogosító menetjegyek Budapesten az Oktogon-téri autóbusszállomáson, (telefon 10-5-64.) a menetjegyirodákban, Nagykovácsán a Kulturház vendéglőjében, Kecskeméten a Beretvás szálló portásánál, Kiskunfélegyházán a Korona szálló portásánál, Szegeden a menetjegyi-rodában előre megvásárolhatók.

A vállalat fenntartja magának a menetrendek megváltoztatásának jogát. A menetrendnek üzemtechnikai okokból való be nem tartásáért, vagy a járatoknak teljes elmaradásáért, nemkülönben a menetrendszerű csatlakozások elmulasztásáért felelősséget nem vállalunk.

Az igazgatóság.

Kelen, Bpest, Tel. 33-492.